



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 2327/2024

Dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá, revoga a Lei Complementar 333/1999 e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte

LEI COMPLEMENTAR:

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A presente Lei Complementar dispõe sobre o ordenamento e planejamento do Sistema Viário Básico do Município de Maringá, estabelecendo as diretrizes para circulação e abertura de vias e logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou alargamento das vias públicas existentes.

Parágrafo único. A criação, supressão de diretriz viária ou desafetação de via são instrumentos legais que possibilitam a organização e reorganização do sistema viário municipal dentro do processo de planejamento urbano.

Art. 2º Esta Lei regula o sistema viário básico, observando as disposições das legislações federais e estaduais relativas à matéria, em especial os requisitos da Lei Geral do Plano Diretor de Maringá, sendo parte integrante desta e revisada com base nos seus princípios, objetivos e diretrizes.

Parágrafo único. Em atendimento às disposições contidas nas legislações de que tratam o caput deste artigo, a presente Lei está fundamentada na Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá, estabelecida por meio da Lei n.º 11.518 de 14 de setembro de 2022.

CAPÍTULO I

DOS OBJETIVOS GERAIS

Art. 3º Constituem objetivos da presente Lei do Sistema Viário Básico do Município de Maringá:

I - induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo;

II - fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego;

III - assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação;

IV - estabelecer as diretrizes para a elaboração dos projetos geométricos dos logradouros públicos e vias de circulação;

V - estabelecer condições necessárias para funcionamento do transporte coletivo do Município;

VI - melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e garantindo a acessibilidade plena, de modo a privilegiar os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

VII - conectar os diferentes modais à distribuição das atividades econômicas;

VIII - assegurar as condições adequadas de mobilidade na zona rural, promovendo o transporte de cargas e deslocamento de pessoas;

IX - articular a mobilidade urbana municipal com a região metropolitana.

Art. 4º A presente Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Maringá.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL

Seção I

Das Disposições Gerais do Sistema Viário Básico

Art. 5º O Sistema Viário Básico municipal é subdividido em:

I - sistema viário urbano: ruas, avenidas, vielas, caminhos, vias compartilhadas e similares abertos à circulação pública, situados dentro do perímetro urbano;

II - sistema viário rural: conjunto de vias localizadas na Zona Rural do município.

Parágrafo único. O Sistema Viário descrito no caput, quando não pertencente ao município, para os efeitos desta lei e demais normas relativas à abertura, conservação ou manutenção, não é de responsabilidade do Poder Público Municipal.

Art. 6º Todo arruamento a ser implantado no Município, e intervenções a serem realizadas no sistema viário básico, tais como pavimentação, recape ou sinalização viária, deverão ser previamente aprovados pelo Poder Público Municipal, nos termos previstos na presente Lei e na Lei Complementar de Parcelamento do Solo.

§ 1º Ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, caberá o planejamento e gestão do Sistema Viário Básico do Município, ouvidos, quando couber, os demais órgãos da gestão Municipal, bem como demais entes constituintes do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal.

§ 2º Os projetos que envolvam construção de novos eixos viários, obras de arte especiais, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana, ou rural, estão sujeitos às exigências das normas relativas à matéria.

§ 3º As vias a serem implementadas no Município serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das

unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

§ 4º O Sistema Viário Básico do Município é de uso comum, salvo nas hipóteses previstas em legislação específica, não sendo permitido sua apropriação pelas unidades imobiliárias lindeiras.

Art. 7º A implantação de sistema viário em novos parcelamentos e demais empreendimentos, observados os requisitos legais, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por legislação.

Parágrafo único. É de responsabilidade do proponente solicitar diretrizes para a elaboração do projeto básico e apresentar projeto executivo do sistema viário proposto, assim como projetos complementares de infraestrutura urbana, a serem analisados e aprovados por órgãos municipais competentes.

Art. 8º O sistema viário nos projetos de parcelamento do solo no Município deverão obedecer às diretrizes viárias do Sistema Viário Básico Municipal, definidas na presente Lei.

Art. 9º Entende-se por diretriz viária as linhas orientativas que são projeções das vias urbanas e rurais do município, as quais podem ter seu traçado ajustado conforme condições físicas e ambientais.

Parágrafo único. O Anexo III desta Lei apresenta o Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, com a projeção das diretrizes viárias do território urbano e rural do município.

Art. 10. São condicionantes impostas pelas diretrizes viárias:

I - fica vedado o licenciamento de edificação sob projeção de diretriz viária;

II - em processos de licenciamento de edificação, subdivisão e unificação, será exigida a projeção das diretrizes viárias que incidem sobre a área objeto do requerimento;

III - nos casos de licenciamento de edificações objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança, poderá ser exigida:

a) a doação correspondente à faixa de diretriz viária prevista no Anexo III - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, desta lei;

b) a execução do sistema viário correspondente à faixa de diretriz viária que atinge o lote ou execução de sistema viário dentro das áreas de influência direta, ou indireta do empreendimento.

IV - quando se constituírem em prolongamento de sistema viário já implementado, não serão consideradas para a geração de lotes oriundos de processo de subdivisão, observados os requisitos da Lei Federal n.º 6766/79;

V - fica vedada a interrupção e controle de acesso de vias que prejudiquem a mobilidade urbana e a conexão do sistema viário quando da implantação de loteamentos fechados.

Art. 11. As diretrizes viárias definidas nesta Lei, quando do momento de sua implantação, deverão ter projeto geométrico que obedeça às exigências contidas nesta Lei.

Seção II

Da Hierarquia do Sistema Viário Básico

Art. 12. O Sistema Viário Básico Municipal será hierarquizado conforme as seguintes categorias de vias:

I - vias locais: destinadas ao acesso local ou a áreas restritas, podendo atender ao uso residencial ou industrial;

II - vias coletoras: vias com função de conectar as vias arteriais e as vias locais, possibilitando o trânsito dentro de regiões da cidade, podendo atender ao uso residencial, industrial, comercial e de serviços;

III - vias arteriais: vias estruturantes que conectam as regiões da cidade, com acessibilidade aos lotes lindeiros e as vias coletoras e locais;

IV - vias de trânsito rápido: vias caracterizadas por trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

V - via paisagística: via que se desenvolve acompanhando o leito dos cursos d'água, a uma distância mínima de 60,00m (sessenta metros) de suas margens e nascentes, delimitando as áreas de fundo de vale.

§ 1º As diretrizes viárias de alargamento, abertura ou prolongamento de vias existentes, deverão ter sua hierarquização definida pelo órgão competente.

§ 2º O sistema ciclovitário municipal é parte integrante da hierarquização do sistema viário básico.

CAPÍTULO III

DAS VIAS URBANAS

Seção I

Das Disposições Gerais Do Sistema Viário Urbano

Art. 13. São considerados, para o dimensionamento das vias urbanas, os seguintes elementos:

I - caixa total da via;

II - calçada contendo a faixa de acesso, faixa livre, e faixa de serviços;

III - canteiro central;

IV - faixa de rolamento;

V - faixa de estacionamento;

VI - faixa exclusiva para ônibus;

VII - ciclovias ou ciclofaixas;

VIII - rotatória;

IX - bolsão de retorno (“Cul-de-Sac.”).

Parágrafo único. Mediante análise técnica, ouvidos os órgãos competentes, poderão ser ampliados, alterados ou excluídos os elementos citados nos incisos anteriores e detalhados nas subseções seguintes, para a melhoria do serviço de transporte coletivo, para a promoção de melhores condições de deslocamentos pelo modal a pé, para a melhoria do nível de serviço das vias e para a implementação de Soluções Baseadas na Natureza - SBNs.

Art. 14. Quando do prolongamento de vias já implantadas, deverão ser mantidas as dimensões destas, exceto:

I - quando não contemplarem dimensões adequadas para a circulação de pedestres;

II - representarem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;

III - quando constituírem parte das vias sujeitas a prolongamento, ou alargamento.

Parágrafo único. No prolongamento da via que intercepte uma intersecção em quatro ramos ou mais, ou uma rotatória, a continuidade da via deverá possuir a caixa total da via conforme padrões estabelecidos por esta lei.

Art. 15. Em vias já pertencentes ao Sistema Viário Básico do Município, porém não pavimentadas, em áreas objetos de Regularização Fundiária Urbana - REURB, caberá ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano, ouvidos os demais órgãos competentes, no que couber, a definição da geometria da via e suas faixas constituintes.

Seção II

Das Dimensões Do Sistema Viário Urbano

Art. 16. As dimensões do Sistema Viário Urbano se classificam em:

I - vias locais;

II - vias coletoras, vias locais industriais;

III - vias paisagísticas;

IV - vias arteriais;

a) novas vias arteriais;

b) prolongamento das vias arteriais existentes;

V - avenida com torre de alta tensão.

Parágrafo único. A representação gráfica dos perfis ou seções viárias, são aqueles estabelecidos nos Anexo I – Quadro de Especificações Mínimas do Sistema Viário, e Anexo II – Perfis das Diretrizes Viárias, parte integrante desta Lei.

Subseção I

Das Vias Locais

Art. 17. As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 16,00m (dezesesseis metros), contendo:

I - 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 2,90m (dois metros e noventa centímetros) cada;

II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros);

III - 2 (duas) calçadas de no mínimo 4,00m (quatro metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros;

b) 1 (uma) faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

c) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).

§ 1º Excetua-se do inciso III, a adoção de faixa permeável linear gramada quando a via descrita no caput possuir usos não-residenciais, adotando-se faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.

§ 2º Nos casos em que a via existente a ser prolongada possuir caixa inferior a 16,00m (dezesesseis metros), não se aplicam o dimensionamento definido no caput, devendo ser mantido o dimensionamento padrão da via existente, ou ser regrado a critério da municipalidade.

Subseção II

Das Vias Coletoras e Vias Locais Industriais

Art. 18. As Vias Coletoras e Vias Locais Industriais deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo:

I - 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 3,70m (três metros e setenta centímetros) cada;

II - 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 4,00m (quatro metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros e faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).

Subseção III

Das Vias Paisagísticas

Art. 19. As Vias Paisagísticas a serem implantadas, que limitam as áreas de Fundo de Vale, definidos por meio da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Maringá, deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo:

I - 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 2,90m (dois metros e noventa centímetros) cada;

II - 1 (uma) faixa de estacionamento lindeira à calçada oposta ao fundo de vale de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros);

III - 1 (uma) calçada de 4,00m (quatro metros) do lado oposto ao fundo de vale contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por, no mínimo, 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros, faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).

IV - 1 (uma) calçada com ciclovia margeando as áreas de Fundo de Vale de, no mínimo, 8,00m (oito metros) contendo:

a) 1 (uma) faixa permeável alinhada à pista de rolamento de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 2,80m (dois metros e oitenta centímetros);

c) 1 (uma) faixa permeável gramada, situada entre a ciclovia e a faixa livre de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

d) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,80m (dois metros e oitenta centímetros).

§ 1º Excetua-se do inciso III, a adoção de faixa permeável linear gramada quando a via descrita no caput possuir usos não-residenciais, adotando-se faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.

§ 2º Nos casos em que a via paisagística existente for prolongada, e possuir caixa inferior a 20,00m (vinte metros), não se aplicam o dimensionamento definido no caput, devendo seu dimensionamento será definido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá, ouvidos os demais órgãos competentes.

Subseção IV

Das Vias Arteriais

Art. 20. As Vias Arteriais, deverão possuir, no mínimo, 40,00m (quarenta metros), contendo:

I - 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II - 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III - 2 (duas) calçadas com ciclovia de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros, faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);

c) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros);

IV - 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 9,00m (nove metros).

Parágrafo único. A critério do Poder Executivo, ouvidos os demais órgãos competentes, poderá ser alterado o dimensionamento das aléias anteriores para a implementação de corredores exclusivos de transporte coletivo.

Subseção V

Do Prolongamento das Avenidas Existentes

Art. 21. As Avenidas existentes a serem prolongadas como Via Arterial, deverão possuir, no mínimo, 35,00 m (trinta e cinco metros), contendo:

I - 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II - 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por, no mínimo, 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros e faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros);

IV - 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 7,00m (sete metros) contendo:

a) 2 (duas) faixas permeáveis, alinhadas as pistas de rolamento de, no mínimo, 2,00m (dois metros);

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros).

§ 1º Poderá ser dispensada a implementação da ciclovia disposta na alínea b, ouvido o órgão municipal de trânsito.

§ 2º Na impossibilidade de implementação de ciclovia no canteiro central, caberá aos órgãos municipais a definição da localização da ciclovia, ou ciclofaixa quando necessário, podendo

estarem dispostas nas faixas definidas pelas alíneas anteriores.

§ 3º Nos casos de avenidas existentes com caixa inferior a 35,00m (trinta e cinco metros), o prolongamento será realizado nas mesmas condições descritas no art. 14, parágrafo único.

Subseção VI

Das Avenidas com Torres de Alta Tensão

Art. 22. A Avenida com torre de alta tensão, deverá possuir, no mínimo:

I - 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II - 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 0,60m (sessenta centímetros), e 1 (uma) faixa permeável gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros).

IV - 1 (um) canteiro central com dimensão a ser estabelecida pela concessionária.

§ 1º A via a que se refere o caput, terá a largura do canteiro central estabelecido por meio de anuência a ser concedida pela concessionária a pedido do interessado.

§ 2º Quando da necessidade de implantação de corredores de ônibus, estes deverão ser validados pelo órgão municipal competente quanto a sua localização.

CAPÍTULO IV

DAS VIAS RURAIS

Seção Única

Das Disposições Gerais Do Sistema Viário Rural

Art. 23. São denominadas vias e estradas rurais aquelas situadas fora do perímetro urbano, e servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes dos sistemas rodoviários federal e estadual.

§ 1º As vias implantadas no meio rural, são consideradas essenciais e de suporte à economia local, com reflexos na macroeconomia nos mais variados setores.

§ 2º A dimensão das Rodovias e Vias Rurais, Estaduais ou Federais, é definida pelo respectivo órgão competente.

Art. 24. As vias rurais municipais classificam-se em:

I - estradas e vias primárias ou municipais: cumpre a função de ligação entre diferentes áreas fora do perímetro urbano do município de Maringá;

II - estradas e vias secundárias ou ligação: cumpre a função de dar acesso às glebas lindeiras fora do perímetro urbano do município de Maringá.

§ 1º Entende-se por estrada primária ou municipal aquela cuja finalidade é assegurar a locomoção para outra localidade e o escoamento das safras agrícolas.

§ 2º Entende-se como estrada secundária ou ligação, aquela cuja finalidade é proporcionar a ligação entre duas estradas primárias, que serve ao atendimento às restritas glebas rurais.

Art. 25. As vias rurais já implantadas e pavimentadas deverão permanecer com as dimensões existentes.

Art. 26. As estradas e vias primárias a serem implementadas, deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros) de largura.

Art. 27. As estradas e vias secundárias a serem implementadas, deverão possuir, no mínimo, 12,00m (doze metros) de largura.

CAPÍTULO V

DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES

Art. 28. São considerados elementos estruturadores e parte integrante do sistema viário do Município, os seguintes elementos:

I - rotatória;

II - bolsão de retorno (Cul-de-Sac).

Seção I

Da Rotatória

Art. 29. A Rotatória deverá possuir, no mínimo, 50,00m (cinquenta metros) de raio, medido a partir do alinhamento predial até a área central do canteiro, e deve conter:

I - 1 (uma) calçada com ciclovia de, no mínimo, 9,00m (nove metros), contendo:

a) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo 3,60m (três metros e sessenta centímetros);

b) 1 (uma) faixa de segurança entre a faixa livre e a ciclovia de no mínimo 0,60m (sessenta centímetros);

c) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros);

d) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60 centímetros (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio e 1 (uma) faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

II - 3 (três) faixas de rolamento para tráfego de veículos, com respectivamente as seguintes dimensões: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros) para a faixa lindeira ao meio fio e 4,30m (quatro metros e trinta centímetros) para as demais;

III - 1 (um) canteiro central com raio de, no mínimo, 28,00m (vinte e oito metros).

Seção II

Do Bolsão de Retorno

Art. 30. O bolsão de retorno, também denominado de Cul-de-Sac, deverá ter dimensão que possa conter um círculo com diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros) na pista de rolamento, devendo a calçada seguir o dimensionamento do trecho de via imediatamente anterior ao bolsão de retorno.

Parágrafo único. Admite-se a implantação de bolsão de retorno (Cul-de-Sac) com acesso por via de no máximo 100,00m (cem metros) de comprimento, mediante parecer favorável do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM.

Art. 31. Somente será adotado o bolsão de retorno, quando houver interrupção ou descontinuidade no traçado, salvo se constituir diretriz de arruamento, estabelecida na presente Lei do Sistema Viário Básico do Município.

CAPÍTULO VI

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO MUNICIPAL

Art. 32. O Sistema Ciclovitário definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta e outros modais não motorizados adequados aos sistema.

Art. 33. Compõem o Sistema Ciclovitário do Município de Maringá:

I - rotas contínuas de vias cicláveis compostas por ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas, ciclorrotas, compondo Rede Ciclovitária Municipal;

II - paraciclos e bicicletários para estacionamento de bicicletas com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos e terminais do transporte coletivo e nos centros de empregos, comércio e serviços.

Art. 34. Para o desenvolvimento e implementação de projetos cicloviários, deverão ser observados:

I - as dimensões mínimas definidas nesta lei;

II - o pavimento regular, antiderrapante e de fácil manutenção;

III - a redução das interferências e conflitos como tráfego de automóveis, em especial nas interseções viárias e canteiros centrais;

IV - a sinalização horizontal e vertical ao longo da rota, incluindo a sinalização semafórica nas interseções.

TÍTULO II

DAS INFORMAÇÕES ORIENTATIVAS

CAPÍTULO I

DA ACESSIBILIDADE

Art. 35. O ambiente urbano deverá garantir a acessibilidade universal, e a justa distribuição dos espaços públicos, considerando minimamente:

I - calçada;

II - calçadão;

III - via compartilhada;

IV - rampa, escadaria e demais desníveis;

V - estacionamento;

VI - mobiliário urbano;

VII - sinalização de circulação e de travessia de vias públicas.

Art. 36. As calçadas serão divididas em três faixas de uso, conforme definido:

I - faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário urbano, os canteiros, os postes de iluminação ou sinalização e as árvores;

II - faixa livre: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3% (três por cento), ser contínua entre lotes, sem degraus ou barreiras urbanísticas;

III - faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote na extensão da testada do imóvel.

Parágrafo único. As referências do caput, devem atender às Normas Técnica da Associação Brasileira de Normas Técnicas – NBR/ABNT e às Normas Regulamentadoras Municipais - NRMs.

Art. 37. Os responsáveis pelos imóveis, sejam edificadas ou não, são obrigados a executar e conservar as respectivas calçadas na extensão correspondente à sua testada, conforme definido em legislações municipais.

CAPÍTULO II

DA ARBORIZAÇÃO URBANA

Art. 38. A arborização de vias e logradouros públicos, deverá obedecer às disposições contidas no Plano Gestor de Arborização Urbana - PGAU, no que couber, deverá ser consultado o órgão técnico competente no Município.

Art. 39. Cabe ao poder público municipal, a adequação da arborização urbana, com substituição gradual das árvores inadequadas por espécies apropriadas, previsto no PGAU.

Parágrafo único. Poderá ser solicitado pelo Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV o plantio ou replantio de arborização urbana em vias e logradouros públicos, às expensas do empreendedor como forma de medida mitigadora/compensatória.

Art. 40. É obrigatório o plantio de 1 (uma) ou mais árvores na faixa de serviço da calçada a depender da extensão da testada do imóvel lindeiro.

Parágrafo único. O distanciamento de plantio das espécies para compor a arborização urbana deverá seguir os critérios estabelecidos no PGAU, devendo ser considerado no mínimo:

I - a espécie adequada para o porte da via e suas respectivas faixas;

II - a conformidade com os demais elementos de infraestrutura urbana (bocas de lobo, postes, redes subterrâneas, entre outros conforme PGAU).

Art. 41. Nos casos onde a arborização urbana não puder ser implementada em nenhuma hipótese, caberá ao órgão responsável pela gestão da arborização do município emitir documento oficial ao proprietário do imóvel.

Art. 42. É vedada a supressão de espécies arbóreas nas calçadas, sem prévia autorização do órgão competente.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO

Art. 43. Os projetos de pavimentação das vias municipais, deverão seguir critérios estabelecidos por normas federais, estaduais e municipais relativas à matéria.

Art. 44. Para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação, as vias de circulação no Município, correspondem à seguinte classificação quanto ao volume de tráfego:

I - classe 1 - tráfego muito pesado;

II - classe 2 - tráfego pesado;

III - classe 3 - tráfego médio;

IV - classe 4 - tráfego leve;

V - faixa exclusiva de ônibus: vias para as quais é prevista, quase que exclusivamente, a passagem de ônibus e veículos comerciais (em número reduzido), podendo ser classificadas em:

a) faixa exclusiva de ônibus com volume médio;

b) faixa exclusiva de ônibus com volume elevado.

Parágrafo único. O tráfego e as cargas solicitantes na via a ser pavimentada deverão ser caracterizadas, permitindo a estimativa de solicitações de veículos a que a via por efeito acumulado estará submetida em sua vida útil.

CAPÍTULO IV

DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 45. A manutenção da sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, consoante estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal n.º 9.503/97.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, definida em legislação federal específica.

§ 2º A sinalização horizontal e vertical das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, incluindo a identificação dos logradouros por placas, a partir de projeto previamente aprovado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 3º A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos

condomínios e loteamentos fechados, constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário.

Art. 46. Quando admitida a travessia em nível entre uma via e uma linha férrea ou modal similar com pista própria, esta deverá seguir as determinações contidas no Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações específicas.

Parágrafo único. Os elementos de sinalização em cruzamentos rodoferroviários em nível são obrigatórios e de responsabilidade do responsável pela execução da via e, no que couber, a empresa concessionária.

TÍTULO III

DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

CAPÍTULO I

DAS ALTERAÇÕES DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL

Art. 47. Constituem instrumentos de planejamento e gestão do sistema viário básico do Município de Maringá:

I - criação de diretrizes viárias;

II - supressão de diretrizes viárias;

III - adequação de diretrizes viárias;

IV - desafetação de logradouros públicos.

Parágrafo único. Para a consecução dos instrumentos dispostos nos incisos I a IV deverão ser observados os requisitos deste capítulo, bem como as demais normativas municipais.

Art. 48. A criação de diretrizes viárias corresponde à inserção de uma nova diretriz viária ao Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo seguir os seguintes critérios:

I - deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, e no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II - o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III - tal proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

Art. 49. A supressão de diretrizes viárias corresponde à remoção de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo seguir os seguintes critérios:

I - deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II - o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III - uma vez aprovado o estudo, será obrigatória a realização prévia de conferência pública nos termos da Lei Geral do Plano Diretor;

IV - a proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

Art. 50. A desafetação de logradouros públicos corresponde à ação de deixar de destinar determinada área para a implementação de logradouros, permitindo dar outra destinação à área.

I - deverá ser apresentado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II - o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III - uma vez aprovado tal estudo, será obrigatória a realização prévia de conferência pública nos termos da Lei Geral do Plano Diretor;

IV - a proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

Art. 51. A adequação corresponde à modificação do posicionamento de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, necessária para a garantia do planejamento viário do Município, devendo seguir os seguintes critérios:

I - deverá ser apresentado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II - os estudos técnicos mencionados nos incisos anteriores deverão ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III - Mediante parecer favorável do CMPGT, será promovida e publicizada a adequação da diretriz viária.

Art. 52. A criação, supressão e adequação de diretrizes viárias, bem como desafetação de logradouros públicos, serão atualizados no Sistema Único de Informações - SUI, por meio do sistema de geoprocessamento do Município.

CAPÍTULO II

DAS RESPONSABILIDADES E PENALIDADES

Art. 53. Constitui infração toda ação ou omissão contrária às disposições desta Lei, ou de outros atos baixados pelo Governo Municipal no uso do seu poder de polícia e respectivos regulamentos.

Art. 54. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa que será aplicada conforme a gravidade da infração a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Poder Executivo Municipal a ser definida em legislação específica.

§ 1º O infrator deverá custear, com recurso próprio, obras de reparo e demolições por atos praticados contrário ao disposto nesta Lei.

§ 2º As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas na legislação de outras esferas federadas.

§ 3º Em obras de manutenção, execução ou sinalização de via sem a anuência do Município, será realizada a interdição da via e aplicação de multa ao infrator até o cumprimento do § 1º do caput.

§ 4º A interdição mencionada no parágrafo anterior poderá ser dispensada caso representado dano à coletividade.

TÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 55. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

I - ANEXO I - QUADRO DE ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DO SISTEMA VIÁRIO;

II - ANEXO II - PERFIS DAS DIRETRIZES VIÁRIAS;

III - ANEXO III - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL;

IV - ANEXO IV - GLOSSÁRIO.

Art. 56. Os casos omissos e conflitantes na presente Lei, serão deliberados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial, ouvidos o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e demais órgãos pertinentes.

Art. 57. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 58. Revogam-se as disposições a seguir:

I - a Lei Complementar n.º 333, de 23 de dezembro de 1999, dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Maringá;

II - a Lei Complementar n.º 886, de 18 de julho de 2011, que altera o Anexo I da Lei Complementar n.º 333/99, e suas alterações;

III - o art. 2º da Lei n.º 9.388, de 05 de dezembro de 2012, que institui o Sistema de Recuperação e Conservação de Estradas Rurais de Maringá.

Paço Municipal, data da assinatura.

ULISSES DE JESUS MAIA KOTSIFAS
Prefeito Municipal

CERTIDÃO

Certifico a criação do documento Projeto de Lei Complementar nº 2327/2024, de autoria do Poder Executivo, cujo conteúdo foi encaminhado a esta Casa de Leis via Sistema Eletrônico de Informações - SEI, para fins de numeração desta proposição legislativa e tramitação eletrônica.

Antonio Mendes de Almeida - Seção de Arquivo e Informações



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Mendes de Almeida, Coordenador da Seção de Arquivo e Informações**, em 10/12/2024, às 15:45, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0363276** e o código CRC **92E8F9D5**.